# TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



POSTAĆ SABAŁY
Z POMNIKA
CHAŁUBIŃSKIEGO
W ZAKOPANEM

1939
LUTY

2

Cena 50 gr.

# TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Luty 1939 Nr. 2 Rok 4 (XV)



Aleksander Jerzy Wygard

# II Turystyczny Raid Zimowy P. T. K.

W jesieni 1937 r. na jednym z zebrań Komisji Sportowej P. T. K. przy układaniu kalendarza sportowego, pierwszy raz wypłynął projekt zorganizowania imprezy zimowej. „Możebyśmy tak my jak i inni przestali wreszcie jeździć jedynie do biura, cukierni lub robić „wyczyny" zimowo - sportowe na niedzielnej wycieczce do Wilanowa, czy innych podmiejskich szosach" — powiedział ktoś ironicznie. Trzeba wreszcie sprawdzić zdolność kierowców i sprawność wozów w warunkach zimowych".

Przyznać trzeba, że słowa te padły na podatny grunt zarówno w P. T. K., jak i w innych organizacjach automobilowych, w przemyśle samochodowym, a przede wszystkim w Wojsku. Okazało się, że trzeba było niewielkiej inicjatywy, aby poruszyć zarówno naszych „asów" automobilowych jak i wielu innych automobilistów - turystów. Był to więc dowód, że potrzeba takiej imprezy była odczuwana, że sprawa była oddawna aktualna.

Inicjując I Raid Turystyczny—Zimowy, Polski Touring Klub zdawał sobie w pełni sprawę ze znaczenia propagandowego tej imprezy w naszym ciągle jeszcze tak słabo zmotoryzowanym kraju, w którym niemały niestety procent automobilistów zamyka na zimę samochód i oddaje numery rejestracyjne. Chodziło w pierwszym rzędzie o to, aby tym wszystkim czynnikom, które u nas ciągle jeszcze patrzą na samochód jako na raczej luksusowy i niepewny środek komunikacji, udowodnić, że po najgorszych drogach południowo - wschodnich i południowych województw, nawet w trudnych warunkach zimowych, możliwe jest osiągnięcie zgóry ustalonych dużych szybkości. Przebywanie tych odcinków przez przeciętny użytkowy samochód z szybkością 30 czy 40 km/godz. jest więc w każdym razie możliwe dla każdego, nawet niezbyt doświadczonego automobilisty. Chodziło o skończenie wreszcie z przesądem, że motoryzacja — to lato i pogoda.



*Wiceminister inż. Aleksander Bobkowski. Przewodniczący Komit. Honorowego II Tur. Raidu*

Chcieliśmy także zawodnikom, jakoteż ich towarzyszom i prasie pokazać olbrzymie walory turystyczne Podkarpacia w zimie. Wszystkie te wzgórza i doliny, przez które Raid miał prowadzić, mieli zobaczyć w ich pełnej zimowej krasie, nie z okien wagonu kolejowego, a posługując się własnym samochodem. I ci rutynowani automobiliści, którzy niestety jeszcze zbyt często w zimie ograniczają się do opowiadania swych wrażeń z lata, mieli się teraz przekonać, że wszystkie ich wyczyny są możliwe i w zimie i dać im mogą niezrównane wrażenia z Polski południowej w śnieżnej szacie.

Na apel nasz na starcie I Raidu stanęło 29 maszyn, w tym — co nas napawa szczególną radością — po raz pierwszy kierowcy wojskowi. A pora tego startu nie była zbyt zapraszająca — bo ósma wieczór, silna mgła. Trasa pierwszego etapu prowadziła w koleinach świeżo przekopanych dróg województwa lubelskiego przez Lwów do Stanisławowa. Dopiero nad ranem za Lwowem warunki się nieco poprawiły. Mimo to „szpica" Raidu doszła do Stanisławowa daleko przed obowiązującym czasem z przeciętną powyżej 60 km/godz. Panowie Ripper, Rychter i Nowak mieli specjalną satysfakcję, że mogli klaksonami postawić na nogi funkcjonariuszy pierwszej mety.

Po tej pierwszej urozmaiconej mgłą i zaspami nocy, następny etap w słonecznej pogodzie, prowadzący przez Podkarpacie do Krynicy, wydał się kierowcom już łatwy. Różnie tam wprawdzie bywało na niekończących się wirażach, różne większe i mniejsze dyszle furmanek wysyłały zawodników na krótki odpoczynek do zaśnieżonych rowów, naogół jednak wszyscy zawodnicy w dobrym czasie osiągnęli Krynicę, gdzie czekały na nich ciepłe pokoje i wygodne łóżka, a na wozy — 14° mrozu.



*Bohdan Rychter*
*Prezes Zarządu Sekcji Samochodowej P. T. K.*

Gdy w gwiaździstą, piękną, podhalańską noc objeżdżałem trasę trzeciego etapu t. j. Krynica — Zakopane, myślałem nad tym, jak to będzie z uruchomieniem wozów następnego dnia rano w Krynicy po tych czternastu minusowych stopniach. I rzeczywiście działy się tam różne czary, zwłaszcza z tymi mniej doświadczonymi, którzy „przez zapomnienie" zaciągnęli hamulce. Ostatecznie jednak bez zbytnich spóźnień wszyscy wystartowali i piękną drogę przez Czorsztyn — Krościeńko do Zakopanego przebyli gładko. Jednemu tylko z „asów" wydał się ten odcinek za krótki i wolał go przedłużyć, zostawiając głębsze ślady w przydrożnym rowie. Raid zakończyła próba zrywu, hamowania i zwrotności wozu.

Syci wrażeń i chwały stawili się wszyscy w zakopiańskim Bristolu, by z rąk Przewodniczącego Komitetu Honorowego, p. Ministra Bobkowskiego otrzymać uczciwie zapracowane nagrody. Pan Jan Ripper i por. Kołaczkowski, pierwsi w ogólnej klasyfikacji podejmowali następnie zwyciężonych; zwyciężeni z p. Wiceministrem Switalskim na czele rewanżowali się im i gdy rano uczciwi narciarze szli w góry — samochody opuszczały dopiero szpaler pięknych rzeźb lodowych na dziedzińcu Bristolu. Większość zawodników pozostała jeszcze w Zakopanem, zamieniając samochód na narty.

Raid się skończył, dał dużo doświadczenia i kierowcom i organizatorom, przyniósł niemay sukces propagandowy i jak stwierdził p. Minister Bobkowski „był doskonałą propagandą turystyki motorowej, gdyż dowiódł, że obecnie nawet najmniejszy samochód jest pewnym środkiem lokomocji bez względu na warunki atmosferyczne i drogowe".

W tym roku doświadczenia zeszłoroczne będą w pełni zużytkowane. Regulamin II Raidu oparto na zasadach odbiegających zarówno od regulaminu I. Raidu, jak i od wielu innych imprez. Odpadła przede wszystkim słusznie krytykowana zawsze t. zw. próba montecarlowska, dotychczas decydująca o wynikach. Cały nacisk położono na wykazanie przez kierowców i ich wozy sprawności na trasie. Kto tę trasę i poszczególne jej kontrolowane odcinki przebędzie w czasach regulaminem przewidzianych — zda egzamin.

Trasa ta jednak i jej wymagania w stosunku do poszczególnych klas samochodów nie są łatwe. Raid prowadzi przez Lublin — Lwów — Stanisławów — Kołomyję do Kosowa. W ten sposób, zaśnieżone drogi Pokucia i Huculszczyzny, tych przepięknych naszych zakątków turystycznych, po których w zimowych miesiącach przejdzie chyba po raz pierwszy kilkadziesiąt nowoczesnych samochodów. Z Kosowa trasa biegnie dalej przez Nadwórnę — Stryj — Krosno — Grybów do Krynicy, wreszcie przez Krościenko i Czorsztyn do Zakopanego.

Dla poszczególnych etapów ustalono szybkości przeciętne możliwie wysokie i odpowiadające trudnościom danego etapu. Etapy podzielono na krótkie odcinki z Kontrolami Czasu. Na kontrole te trzeba przybyć w czasach z góry wyznaczonych, wszelkie zaś spóźnienia karane są punktami karnymi. Zapobiega się więc w ten sposób nadmiernemu nadrabianiu czasu na łatwych odcinkach etapu i wyzyskiwaniu tych „nadróbek" na odcinkach trudniejszych. Zawodnicy zostają zmuszeni do regularnej jazdy i do rzeczywistego osiągnięcia żądanych przeciętnych, bez względu na trudności terenu.

Regulamin zezwala na obcą pomoc, wychodząc z założenia, iż samochód przy którym można na krótkim odcinku wykonać poważ-

niejsze naprawy i mimo tego nie spóźnić się na Kontrolę Czasu, jest na tyle konstrukcyjnie dobry i w obsłudze łatwy, że nie zasługuje na punkty karne, mimo ewentualnych uszkodzeń.

Na początku pierwszego etapu umieszczono próbę szybkości płaskiej, na końcu zaś etapu trzeciego próbę szybkości górskiej. Czas dla tych prób nie jest zgóry ustalony, lecz ustali go w każdej klasie najszybszy samochód, pozostali zaś zawodnicy otrzymują 20% tolerancji od tego najlepszego czasu, aby wykonać próbę bez punktów karnych. Ma to na celu wyrównanie szans pomiędzy wozami szybszymi i wolniejszymi, skutkiem czego i te próby nie mogą stanowić zasadniczej eliminacji. O wygraniu raidu zadecyduje więc bezbłędne przebycie trasy i przedstawienie Komisji Technicznej samochodu w nienagannym stanie.

Klasyfikacja również odbiega zasadniczo od dotychczasowego szablonu, mając na celu wyeliminowanie z kryteriów oceny wyniku tych momentów przypadkowości i ekwilibrystyki, które zwykle ostatecznie decydowały o wszystkim.

Inna jest rzecz, że w tej formie ustalony regulamin wymaga od organizatora postawienia na trasie raidu i jego próbach przeszło stu funkcjonariuszy, uszczuplając tym samym szeregi startujących w raidzie. Jeśli jednak raid tegoroczny będzie miał dla propagandy sportu i zimowej turystyki samochodowej sukces nie mniejszy od I Raidu, to będzie to wystarczającą satysfakcją dla tych ofiarnych funkcjonariuszy.

Rozumie się, że organizacja tego rodzaju imprezy w warunkach zimowych jest możliwa tylko dzięki najlepszemu zrozumieniu jej celów przez nasze Władze Państwowe, Samorządowe i Wojskowe z Ministerstwem Komunikacji i Dowództwem Broni Pancernych na czele. Nie małą też pomocą jest dla organizatora koleżeńskość sportowa Małopolskiego Klubu Automobilowego i innych sportowych organizacyj.

Na starcie raidu zobaczymy w tym roku zarówno wszystkich tych, którzy w 1938 roku w nim brali udział, naszych szczęśliwych i mniej szczęśliwych montecarlistów, kilkunastu zawodników wojskowych, czołowych kierowców starszej i młodszej generacji, nasze piękne panie, które pierwszy raz biorą udział w tak trudnej zimowej imprezie, wreszcie liczne grono turystów motorowych, którzy niewątpliwie udowodnią, że gdy zachodzi potrzeba, potrafią sprostać i „asom“ kierownicy. Im wszystkim w imieniu moich kolegów z Komisji Sportowej i własnym życzę sukcesu i pełnej satysfakcji z II Raidu Zimowego.



*Aleksander Jerzy Wygard*
*Przewodniczący Komisji Sportowej Sekc. Sam. PTK.*

**Przez sport i turystykę samochodową — do motoryzacji Polski i wzmocnienia obronności Państwa**

Nałęcz

# Perspektywy krajowej produkcji motoryzacyjnej w roku 1939

W związku ze zbliżającym się sezonem znaczna ilość dzienników i czasopism drukuje artykuły z horoskopami naszej produkcji motoryzacyjnej w r. 1939. Przewiduje się, że zapotrzebowanie na wozy wyniesie około 15.000 sztuk, z czego wytwórczość krajowa ma pokryć około 85%, t. j.

Byłoby to wspaniałe osiągnięcie naszego przemysłu motoryzacyjnego — gdyby rzeczywiście „wytwórczość krajowa" wyprodukowała trzynaście tysięcy wozów. Niestety, ludzie, którzy przywykli nazywać rzeczy po imieniu, nie mogą pogodzić się dotychczas z pomieszaniem pojęć: produkcja i montaż. Jeśli więc przyjrzeć się rzekomej wytwórczości krajowej, to dotychczas rzeczywiście produkuje się samochody, i to w niewielkiej ilości — ok. 3.000 szt. rocznie. A więc w roku bieżącym w dalszym ciągu dopływ samochodów do Polski będzie odbywał się drogą importu, czyli jakby autostradą, po której jedną stroną mkną do Polski samochody, a drugą stroną — w kierunku zagranicy uciekają z Polski waluty.

Może najmniej bolesną jest ucieczka walut do fabryk niemieckich, bo stosownie do umowy clearingowej zamiast pełnowartościowych walut uciekają od nas do Niemiec tylko pokwitowania spłaty długu niemieckiego, którego w złocie i tak nigdybyśmy nie oglądali.

Dlatego uważam, że dla naszego bilansu najmniej bolesną jest koncesja Wspólnoty Interesów, która przeszłaby na produkcję krajową, nietylko w postaci akumulatorów, kilku akcesorii i opon. A propos gumy — dlaczego nasze krajowo montowane wozy nie mają dotychczas wszystkich części gumowych krajowej produkcji, gdy taki „Piastów" czy „Sanok" zdawna już dostarczają swe wyroby do nadwozi produkowanych w jedynej naprawdę krajowej wytwórni samochodów.

Odpowiedź zresztą jest nietrudna: rozpiętość cen na wszystkie części nietylko gumowane, ale nawet zwykłe śruby w Ameryce i Europie jest tak wielka, że przejście na całkowitą produkcję krajową wozów amerykańskich — przy zachowaniu ich obecnej ceny jest rzeczą bardzo trudną zarówno ze względów kalkulacyjnych jak i surowcowych i uważam za znacznie łatwiejsze przejście na krajową produkcję wozów europejskich, których ceny są dużo wyższe od amerykańskich, kich seriach i w warunkach bardziej do naszego kraju zbliżonych. Łatwiej będzie budować więc raczej taki np. „Opel-Blitz", który ma zresztą silnik typu Chevrolet, ale już droższy, bo budowany w Europie. Podobnie ma się sprawa z koncesją Wspólnoty Interesów: tu przejść na krajową produkcję wydaje mi się zupełnie możliwe.

Z powyższego jasno wynika, że w roku bieżącym, niestety, nadal będzie dominował na polskim rynku samochodowym import wozów zagranicznych, w którym udział naszego przemysłu pomocniczego jest jeszcze niewielki, natomiast krajowa produkcja motoryzacyjna — w ścisłym tego słowa znaczeniu — tylko w nieznacznym stopniu pokryje nasze wewnętrzne zapotrzebowanie na samochody.

Przechodzę teraz do drugiego działu naszej motoryzacji — do motocykli.

Przy całej mojej skłonności do pesymizmu, tak niestety uzasadnionego w naszej dziedzinie samochodowej, — uważam, że sprawa produkcji motocykli przedstawia się o wiele lepiej. Przede wszystkim należy zanotować rozwijający się coraz bardziej zdrowy pęd do małego motocykla, a nie dwukołowego samochodu. Mam na myśli rowery motorowe, czyli popularne „Setki", które stały się marzeniem licznych rzesz cyklistów. Twierdzą, że każdy bez wyjątku, najbardziej zapamiętały cyklista, jadąc z góry na wolnym kole, zaczyna tęsknić do motorowego roweru, na którym można jechać pod wiatr lub górę, nie kręcąc nogami! Dzięki „setkom" marzenie takie nie jest już trudne do ziszczenia, bo cena tych rowerów z motorkiem, przepraszam — małolitrażowych motocykli — nie jest wysoka. W tej dziedzinie mamy już krajową produkcję i częściową i całkowitą.

Istnieje w Polsce b. wiele wytwórni, które produkują w kraju ramy, widelce, piasty, koła, siodełka itd. — jednem słowem prawie wszystko do motocykla z wyjątkiem silnika. Faktem jest, że wszystkie wytwórnie rowerów mogą bez trudności przystąpić do budowy krajowych motocykli z „Sachsem", „Villiersem" lub „Jamesem", co właściwie już zostało na szeroką skalę podjęte. Można przy tem wyliczyć szereg poważnych wytwórni, jak huta Ludwików (2.000 szt.), „Podkowa" pod Warszawą, Tornedo w Bydgoszczy itd. Oprócz tego firmy B-cia Nowaczyk w Poznaniu (500 szt.), Dydyński (300 szt.) w War-


LARUM
DOBRY SMAR -
SZYBKI ZJAZD
WŁAŚCIWY
OLEJ -
SZYBKI START
GARGOYLE
Mobiloil Arctic

szawie, Automatik w Poznaniu i Państw. Wytwórnia Uzbr., fabryka „Moj“ w Katowicach i szereg innych, *mają budować motocykle z silnikami krajowymi produkcji Steinhagen i Stransky, Stefan Malcherek, Perkun, Moj itd.*

Jak widać z przytoczonych przykładów okazuje się, że Polska może poszczycić się własnym silnikiem nie ustępującym w niczym zagranicznym i że motocykl nasz może być w 100% polski. Amatorzy małego, ale już sportowego motocykla, nadającego się do jazdy z narzeczoną, tj. chciałem powiedzieć z pasażerem na siodełku, doczekają w tym roku nareszcie Sokoła 200.

## OD REDAKCJI

Podjęta przez nas ankieta na temat: „jakim powinien być wóz turystyczny?“ wywołała bardzo żywy oddźwięk wśród naszych czytelników, czego najlepszym dowodem jest znaczna ilość artykułów i uwag jakie w tej sprawie otrzymała redakcja „Touringu“.

Ponieważ nadesłany nam ostatnio w tej sprawie materiał nie zawsze ujmuje zagadnienie wozu turystycznego w sposób fachowy, przeto zamykamy na razie naszą ankietę z tym, że do sprawy tej powrócimy jeszcze w terminie późniejszym.



*Krajobraz huculski. Okolice Żabiego.* fot. H. Poddębski.

Telesfor Przybylski

# Od Huculszczyzny do Podhala

Gdyby ktoś, po najdłuższym nawet zastanowieniu, chciał wybrać najpiękniejszą trasę turystyczną w Polsce — nie mógłby znaleźć piękniejszej i ciekawszej, jak ta, która wiedzie równolegle do naszej granicy południowej. Czegoż tu niema! I wspaniałe tereny narciarskie, i źródła lecznicze i folklor najbogatszy z całej Polski, góry i lasy najpiękniejsze, nafta i co krok miejscowość głośna nazwiskiem bohatera, który stąd się wywodzi, lub wspomnieniem krwawych z wrogiem zapasów.

Od przepięknej kolorystyki egzotycznej Huculszczyzny, do arcybogatej ornamentyki Podhala, spotkamy na tej trasie kilka religii, kilka językowo różnych plemion, a krajobraz, zmieniający się z szybkością kalejdoskopową niemal, nie nuży oka, jak płaskie równie Mazowsza, czy smętne bagna Pińszczyzny. Od Okopów św. Trójcy, poprzez orle gniazdo Żókiewskich, aż do szlaku zbójników tatrzańskich, czy hord Rakoczego, które, przez przełom Dunajca, do Polski wpadały— co chwila spotykamy jakąś miejscowość, której człowiek, sztubakiem będąc, z mozołem szukał na mapie przy nauce historii.

Huculszczyzna... Kiedy ją pewien Francuz zobaczył, a Francuzi nigdy znajomością geografii nie grzeszyli — wielki podniósł krzyk w prasie, że odkrył nowe, nieznane plemię: „Hazule“. Opowieść o „Hazulach“ ubawiła w swoim czasie całą prasę europejską, a najwięcej polską, bo i cóż tam były za rewelacje! Jakiż niesłychany ucisk stosowali brutalni Polacy względem szlachetnego narodu „Hazulów“, jak straszne były cier-



*Borysław. Szyby naftowe.* fot. H. Poddębski.

W każdym razie nie ulega najmniejszej wątpliwości, że jeżeli ktokolwiek w Polsce od Rzymian starożytnych się wywodzi, to nie szlachta, która tak o sobie mawiała, a jedynie Huculi. Widać to zresztą z ich czarnych czupryn, orlich nosów i południowej cery, której możnaby się dziwić, gdyby nie było wiadomo, że tu właśnie starożytni Rzymianie zsyłali wygnańców... Od nich w znacznej mierze pochodzą Huculi.

Z Huculami można się zetknąć już w Stanisławowie. Są tacy specjaliści od Huculszczyzny, którzy od jednego rzutu oka określają z jakiej okolicy każdy Hucuł pochodzi: bowiem zarówno krój uszatej czapy, jak hafty na kożuchach, czy „portkach", zarówno oczy i kolor włosów, jak cera i wyznanie oznacza, że wspaniały okaz folkloru pochodzi nie z Żabiego lecz z Worochty, bądź też z Burkutu, a nie z Uścieryków.

W Stanisławowie można się zresztą zetknąć nie tylko z Huculami. Od Rusinów grecko-katolickich i prawosławnych Czechów, od Ormian, których na tym szlaku jest bardzo dużo, do Tatarów, którzy tu mają swoje meczety—można spotkać niemal wszystkie narody, którym udało się przebrnąć przez okopy św. Trójcy i zamieszkać w granicach Rzeczypospolitej Polskiej. Każde z tych plemion przybywało tu ze swą religią, ze swoimi obyczajami, ze swoją kulturą. To też między Stanisławowem, a właściwą Huculszczyzną spotkać można style architektoniczne niemal całego wschodu, a poczymżeż odróżnić na oko grecko-katolicką cerkiew od ormiańsko-katolickiego kościoła, jak nie po odrębnym stylu?

Ten ważny węzeł turystyczny ma też w sobie wiele ciekawych punktów, a najcie-

pienia tego bohaterskiego narodu pod zaborem Polaków jęczącego!

Jedno tylko było w tym wszystkim prawdą: odkrycie antropologiczne, którego dokonał pan redaktor Defayol. Stwierdził on mianowicie, że Huculi muszą pochodzić od Rzymian. Myśmy to wprawdzie wiedzieli na kilkadziesiąt lat przed francuskim reporterem, a domyślaliśmy się tego na kilkaset lat przed nim. Jeszcze w siedemnastym wieku poeta Kochowski pisał:

„Ovidius w ten nasz kraj
kiedy był zajechał
Polskiego się języka uczyć
nie zaniechał
Stał się z niego tu Polak,
a choć umarł dawno
Jakby dziś się narodził wszędy o nim sławno.."

A wszystko to dlatego, że biedny Ovidiusz napisał w swych pamiętnikach „Et didici goetice sarmaticeque loqui..." (nauczyłem się mówić po gocku i sarmacku). Do dziś dnia jeszcze w niektórych okolicach Huculszczyzny pokazują a to „grób Owidiusza" a to jakąś skałę, która jego imię nosi.



*Żabie. Charakterystyczne opłotki, t. zw. „wożynie".*

fot. H. Poddębski.

kawszym będzie właśnie człowiek we wszystkich jego odmianach. Tu nie tylko ornament na chustce czy wyszycie na portkach różni jednego od drugiego, ale i głębsze różnice zarysowują się bardzo ostro, tworząc wielkie zagadnienia polityczne społeczne i religijne.

Między Stanisławowem a Huculszczyzną (jeśli się tak można wyrazić uważając za stolicę Huculszczyzny Żabie) szosa wije się w fantastycznych i zgoła nieoczekiwanych skrętach, jak fantastyczną i nieobliczalną jest logika mieszkańca tej okolicy. Raz na dół, raz do góry, raz na lewo, raz w prawo — żaden geniusz inżynierii nie przeprowadziłby tu drogi bitej czy żelaznej w możliwie prostej linii — podobnie jak żaden geniusz administracyjny nie potrafi z Hucułów ukształtować jednolitej masy: od zbójnika Dobosza, którego tradycje żyją tu po dziś dzień, do często spotykanego sennego wałkonia, różnorodność typów psychicznych jest tu ogromna.



*Tatry. Kościelec.* fot. H. Poddębski.

A przecież sztuka tego kraju jest jedną z bogatszych w Polsce. Okolice, które przez całe wieki naszej historii nie wiedziały co to pańszczyzna —wyładowywały nadmiar temperamentu w pieśni, hafcie, rzeźbie i malarstwie, które szczególnie w ceramice wykazało wysoką klasę artyzmu. Charakterystyczny sposób używania żywego koloru zielonego, brązowego i białego w ceramice, czerwonego w haftach, charakterystyczna i mało w innych okolicach Polski spotykana tęskność pieśni huculskiej — na tle bajecznie bogatego krajobrazu, tworzą tak wielką egzotykę, że nie można się dziwić iż wielu ludzi kocha się w tych okolicach na zabój.

Wszystko tu jest zresztą godne uwagi Za Kołomyją mijając „drogę żelazną" wybudowaną przez odkrywcę małopolskich złóż naftowych Szczepanowskiego, nagłymi serpentynami posuwając się poprzez małe wioski osadników mazurskich i huculskie, spadamy do Kosowa. Elegancko zabudowana miejscowość o cudownym powietrzu i wspaniałym nasłonecznieniu rok rocznie wraca życie i zdrowie kilku tysiącom ludzi. Malowniczo położona mieścina jest niemal wymarzonym miejscem dla spokojnego cichego wypoczynku dla ludzi przemęczonych hałasem wielkich miast i ich zatrutym powietrzem. W Kosowie leczą powietrzem i głodem. „Od powietrza, głodu, ognia i wojny — modlą się kuracjusze — zachowaj nas Panie", ale — tu się traci zbyteczny „brzuszek" czy też drugą brodę, lub równie nieestetyczny „karczek".

Dalej im wyżej w góry tym piękniejsze panoramy ukazują się raz po raz to z lewej to z prawej strony drogi. To Pop Iwan zakończony masywem obserwatorium astronomiczno-meteorologicznego (jedno z dziesięciu najwyżej w Europie położonych), to znów otulona chmurą Howerla, czy też marzenie narciarzy Chomiak, a od czasu do czasu Czeremosz, którym wędrują w dół skarby tej ziemi: bale eksportowe, spławiane do Dniestru, do morza Czarnego i Bóg wie gdzie dalej.

W każdej przydrożnej karczmie poczęstują nas tutaj dwoma specjałami: głowacicą na zimno, na gorąco, w szarym i białym sosie i „burkutem". Burkut jest to woda ze źródła o tejże nazwie, z tejże miejscowości, woda mineralna, która zawiera niezliczoną

ilość składników pożytecznych dla organizmu. Dla turysty ma tę właściwość, że przy wielkim apetycie jakiego nabiera się w górskich okolicach, pijąc burkut — można zjeść dwa razy tyle. To też głowacica (mądra ryba, która nie jada byle czego, tylko właśnie pstrągi) w połączeniu z burkutem, może wypróżnić kieszeń najzamożniejszego nawet turysty na samo jedzenie.

Ale oprócz prozy jedzenia, na każdym kroku podziwiać musimy poezję krajobrazu. Zaczynają się połoniny i wreszcie stolica Huculszczyzny — Żebie. Jest to jedna wieś, wzdłuż szosy rozłożona, wieś która ma przeszło siedem kilometrów długości. Jest tu muzeum Huculszczyzny gromadzące kilkadziesiąt tysięcy eksponatów sztuki huculskiej od rzeźb i starożytności huculskich do haftów i malowideł.

Na odpusty w Żabiem zjeżdżają nawet przedstawiciele dyplomacji z Warszawy, taką sobie reputację wyrobiły te bajecznie kolorowe i egzotyczne widowiska.

Oprócz „stolicy" każda wieś Huculszczyzny jest równie ciekawa. Od Worochty poprzez Tatarów, Mikuliczyn, Jaremcze, Dorę, Jamnę — każda wioska jest w swoim rodzaju perłą turystyki, perłą oprawioną w piękne lasy, podkreśloną wstęgą strumienia, czy rzeki, owianą atmosferą zdrowego górskiego powietrza.

Wydobywszy się z uzdrowiskowej części Huculszczyzny natrafiamy na jej część bohaterską, na szlak legionowy. Pasieczna, Rafajłowa, Bitków, Nadwórna, Delatyn, Zielona, Pantyr — oto miejscowości, gdzie każda grudka ziemi przesiąkła krwią walecznej młodzieży, miejscowości, których dziś żaden legionista nie wspomni bez tego dziwnego skurczu rozrzewnienia, który głos załamuje nawet najgadatliwszym.

Opuściwszy pobojowiska legionowe natrafimy na krainę „miodem płynącą" — zagłębie naftowe. Charakterystyczne drewniane stożki nad szybami naftowymi i co krok zabudowania większych czy mniejszych rafinerii, rozrzucone na przestrzeni falistej, a nawet i górzystej, tętniące życiem, gwarem i ruchem — dają obraz niemniej ciekawy. Mało kto wie, że w polskim kopalnictwie naftowym można spotkać, od najstarszych do najnowszych, wszystkie systemy wierceń. Tu rezydują wielkie potęgi naftowe świata, bo mają swoje kopalnie i rafinerie zarówno przedsiębiorstwa Holendra Deterdinga, jak Amerykanina Rockefellera. Napisy w języku angielskim i polskim ostrzegają na każdym kroku przed zaprószeniem ognia, objaśniają przechodnia, który może nawet nie umieć po polsku.

Zgubiliśmy już za sobą Hucułów, tu mamy Łemków. Odrębne stroje, mniej bogate, aczkolwiek lud tu i pracowitszy i żywszego niż Huculi usposobienia.

Drohobycz, centrum państwowej wytwórczości naftowej, posiada największe w tym mieście rafinerie, nowocześnie urządzone, warte obejrzenia, nawet dla tych, dla któ-



*Babia Góra.* fot. H. Poddębski

rych chemia organiczna była zaklętą baśnią o żelaznym wilku. Jednakże, gdzie jest nafta, tam musi być i gaz ziemny. Długie rurociągi prowadzą ten gaz z Zagłębia naftowego do mniejszych miast, a Krosno jest niemal wyłącznie ziemnym gazem oświetlane.

Ale nie tylko z nafty słyną te okolice bo i z wiatrów pomyślnych. Pomyślnych dla... szybownictwa. W tych właśnie stronach między Chyrowem a Liskiem leżą dwie „akademie" sportu szybowcowego: Ustjanowa i Bezmiechowa. Te dwie „szkoły orłów" po-

łożyły niespożyte zasługi dla rozwoju polskiego szybownictwa, a więc i dla lotnictwa, dla chwały polskich skrzydeł. Układ gór, zamykających krajobraz od południa stworzył tu najlepsze warunki dla szlaków bocianich i dla szybowników.

Minąwszy „naftową" część Podkarpacia, przybywamy znowu w uzdrowiskową: Rymanów, Iwonicz z jednej strony, Skole i Tuchla z drugiej, wreszcie dalej Krynica, Muszyna i Żegiestów czy Szczawnica, wszystko to źródła i źródła śmierdzące siarką, naftą, żelazem i Bóg wie czym, źródła, gdzie setki tysięcy ludzi wyleczyło już swoje wątroby, śledziony i inne równie skomplikowane części wnętrza.

Oczywiście, gdy tylko opuszcza się przemysłowo-naftową część Podkarpacia, acz pouczającą, ale mniej malowniczą — krajobraz znowu staje się bogatszy, coraz piękniejszy, uroczy i znowu śladów historycznych pełen.

W dolinie Dunajca bowiem porozsiadały się zamki i zameczki dawnych stróżów południowej granicy Rzeczypospolitej: Czorsztyn — ruiny, Niedzica — ruiny, Krościenko, Zakliczyn — słowem cała dolina Dunajca i Popradu, która niegdyś musiała być pilnowana z jednej strony od Rakoczego, z drugiej od tatrzańskich zbójników, udrapowana jest w historię, jak w płaszcz pełen majestatycznej legendy.

Bajeczne skręty Dunajca i przełom przez Pieniny, postrzępiony masyw Trzech Koron, w dali Tatry południowy horyzont zamykające i znowu przebogaty folklor: od brązowych kapot sądeckich do białych „cyfrowanych" portek podhalańskich górali — lud pełen twórczej inwencji artystycznej, oryginalne pieśni, inne obyczaje, architektura, rzeźba i malarstwo.

Jeśli pięknie zaczyna się opisana przez nas trasa turystyczna, to trzeba przyznać, że jeszcze piękniej się kończy. Góry, lasy,



*Kosów. Góra Zamkowa.* fot. H. Poddębski.

skały, potoki i strumienie, ludzie, ich pieśń i sztuka — wszystko to jest olbrzymim majątkiem, po obejrzeniu którego nabiera się wielkiego szacunku do piękna naszej ziemi.

Czorsztyn... Owiany czarem legendy historycznej o największym ze zbójników-buntowników: Kostce-Napierskim, zawieszony na skałach, jak orle gniazdo — przez kilka wieków strzegł spokoju tej granicy.

Krynica... Zapatrzona w Trzy Korony, w najbardziej malowniczym zakątku Pienin położona, jest dziś najelegantszym uzdrowiskiem w Polsce. Leczą się tu kuracjusze i „choracjusze", leczą się i udają że się leczą, bo któż by nie zachorował, żeby w takim komforcie, zdrowym powietrzu i pięknej okolicy nie wypocząć?

Jednolita, górzysta puszcza leśna, która się tu od niepamiętnych czasów rozciągała — nie znała pańszczyzny podobnie, jak Huculszczyzna. To też choć okolice ubogie były, bo ziemia nieurodzajna — powstała tu przebogata literatura legend, poezja, rzeźba, malarstwo i haft. Każda najmniejsza choćby miejscowość ma położenie tak malownicze, że chciałoby się tu widzieć najpiękniejsze miasta i miasteczka, a nie wsie. Ale i te wsie warte są obejrzenia: obfitość drzewa nie przeszkodziła wielkiemu szacunkowi, jaki ma góral do tego materiału. Architektura i rzeźba sprawiły, że każdy dom świadczy dobitnie o zamiłowaniu piękna u tego ludu, ludu o najbujniejszym w Polsce temperamencie.

I wreszcie zamykają nam trasę — Tatry. Któż nie zna, a jeśli nie zna, któż nie słyszał o imponującym pięknie tego skrawka ziemi, gdzie postrzępione skały przeglądają się w przepastnych stawach, gdzie w ciemnych lasach kryje się więcej niespodzianek, niż fantazja ludzka wymyślić ich zdoła.

Zimą, osypane śniegiem, tajemnicze, drzemią góry w szacie, której żaden narciarz nigdy zapomnieć nie może. Można się nie zachwycać chaotycznie zabudowanym Zakopanem, ale nie sposób zapomnieć majestatycznego widoku, który już za Chabówką nam towarzyszy. Od czasu, kiedy „odkrył" tę miejscowość Chałubiński, setki tysięcy ludzi odzyskało tu zdrowie, setki tysięcy ludzi pokochało ten skrawek ziemi i setki tysięcy ludzi nie może go zapomnieć, bo

„kto raz się wspiął na szczyty
i głową sięgnął chmur
ten zawsze tęsknić będzie
do niebosiężnych gór..."



*Tereny narciarskie w Zakopanem.* fot. H. Poddębski.



*Na mecie w Monte Carlo. Kpt. W. Pajewski przy wozie.*

Inż. T. Marek

# Rallye Monte Carlo 1939

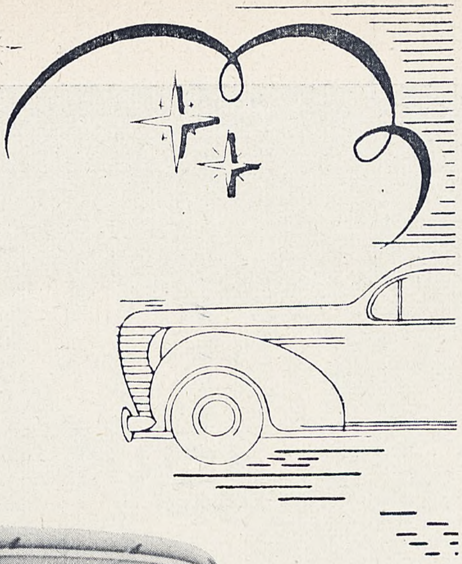
„Jedziemy na raid do Monte Carlo" powiedzieliśmy sobie z Pajewskim, gładząc lśniącą maskę nowiutkiej Olimpii, którą, jak to zwykle przed raidem bywa, otrzymaliśmy o dwa tygodnie zapóźno.

I od tej chwili zaczęła się nasza udręka. Docieranie i przygotowywanie wozu, załatwianie formalności paszportowych, wizowych i na dobitek nie bardzo zrozumiałe stanowisko komisji dewizowej, które w ostatniej chwili opóźniło nasz wyjazd, nie należało do rzeczy wpływających uspakajająco na nerwy zawodników. Tylko z wielkim trudem udaje się wytłomaczyć „panom z tamtej strony okienka" że sport samochodowy, to też sport, jak rzucanie kulą czy dyskiem, i że samochód jadący w polskich barwach na jedną z najpoważniejszych międzynarodowych imprez europejskich i przejeżdżający przytym przez 8 państw, jest taką samą propagandą dla Polski jak i, niezawsze zwycięskie, wyczyny innych gałęzi naszego sportu na terenie międzynarodowym. Zresztą do traktowania sportu samochodowego „per nogam" jesteśmy już przyzwyczajeni. Obserwujemy coprawda, jaką opiekę konsularną i klubową mają zawodnicy innych narodowości na starcie, kontrolach i na mecie, o nas jednak starym zwyczajem nikt się niezatroszczył, a marzenia o delegacie Automobilklubu Polski, którby na mecie bronił w Komisji Sportowej naszych interesów, należą w dalszym ciągu do kategorii „marzeń ściętej głowy". Jedyny nasz polski przyjaciel to p. Brokwicz, konsul w Nicei, który nas corocznie oczekuje na mecie i bardzo serdecznie wita.

Pełni czarnych myśli tego rodzaju wyruszamy na start o dwa dni później, niż to było przewidziane. Wóz nasz jest jeszcze nie dotarty, to też musimy nasze wypoczynki nocne skrócić do minimum, aby dojechać według programu do Tallina, który wybraliśmy jako miejsce startu. Dopiero piękna i głęboka zima, na jaką natrafiamy na Łotwie i Estonii wpływa na nas uspakajająco i dojeżdżamy do Tallina, zapomniawszy o wszystkich przebytych przykrościach w doskonałych, typowo raidowych humorach.

Dwa dni czasu, które mamy w Tallinie do startu, spędzamy głównie na odpoczynku, zwiedzając to bardzo piękne miasto, wraz z resztą załóg polskich. Są to Zagórna - Lange na Chevrolecie, Bellen - Pronaszko na Fordzie i Borowik - Wierzba na Lancii. Bellen i Pronaszko mają w tym roku bardzo poważne szanse na sklasyfikowanie się w pierwszej dziesiątce raidu, co byłoby dla naszych barw nielada sukcesem i pobiciem rekordu Jurka Nowaka, który potrafił się w 1936 r. wywindować na 11 miejsce i jest jak dotąd najlepszym polskim „montecarlistą". Borowikowa Lancia powinna również zająć jedno z pierwszych miejsc w średniej kategorii, tymbardziej, że ma „w środku" jakieś „cuda fabryczne" i chodzi sto i dziesięć km/godz. O szansach Zagórnej nic nie wiemy, gdyż dopiero podczas raidu mogliśmy się przekonać, że jest nietylko doskonałą pilotką, lecz także












Dopiero prawdziwa zima daje niezliczone okazje do oceny zalet, jakimi winny się odznaczać dobre zimowe oleje samochodowe. Nic dziwnego przeto, że powszechne uznanie zyskał



**GALKAR Z-LUX**

**POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY NAWET NA SYBERYJSKI MRÓZ**

**»KARPATY«**




rutynowaną kierowczynią o doskonałej technice jazdy. Gdyby nie wypadek, spowodowany przez przegrzane hamulce, prawie przed samą metą, zajęłaby napewno bardzo dobre miejsce w ogólnej klasyfikacji.

We wtorek 17 stycznia, o godz. 19,45 chorągiewka startera wysyła nas w podróż 4000-kilometrową. Mamy późny numer startowy i jedziemy jako ostatni wóz. Gołoledź na pierwszym etapie jest niebywała to też tempo nasze jest niezbyt szybkie. Opelek zachowuje się zresztą na tym lodzie pierwszorzędnie, tak że wcale nie musimy zakładać łańcuchów.

W zeszłorocznym Raidzie Zimowym P. T. K. otrzymałem przydomek „ostatniej posługi", gdyż startując na końcu pomagałem kilkakrotnie przy wyciąganiu różnych wozów z przydrożnych rowów. Teraz i na tym raidzie mamy podobne przeżycia. Najpierw francuska 1100-tka potem Chevroleta, na końcu zaś Ford z damską holenderską obsadą, troszczą się o urozmaicenie na pierwszym etapie. Wszystko jednak odbywa się dobrze i wesoło, przybywamy do Rygi w doskonałych humorach i zupełnie nie zmęczeni. Etapy do Kowna i do Królewca mijają szybko i bez żadnych przygód, natomiast etap do Warszawy daje się nam mocno we znaki. Natrafiamy na bardzo silną mgłę i już od polskiej granicy jedziemy w zupełnym mleku, widząc zaledwie na kilkanaście metrów przed sobą. Na dobitek droga jest w strasznym stanie. Przeraźliwe dziury, odwilż, fontanny błota tryskające z pod kół no i nasze furmanki, jadące jak zwykle po nieprzepisowej stronie i bez światła i wyłaniające się z mgły na kilka metrów przed wozem, zmuszają do bardzo wolnej i ostrożnej jazdy. Z ciągłego wpatrywania się w mgłę, bolą mnie oczy i głowa. Toteż przyjeżdżamy do Warszawy bardzo zmęczeni z nieznacznym zarobkiem czasu. Do Poznania mgła rzednie i po nastaniu dnia znika zupełnie, natomiast „anarchia drogowa" kwitnie w pełni. Zarówno w Prusach Wschodnich jak i na Litwie, Łotwie i w Estonii przyzwyczailiśmy się do dobrych dróg i do porządku na nich panującego. Toteż przykro nam bardzo, że u nas panuje na szosach taki niesamowity bałagan. Wstyd nam też przed zagranicznymi zawodnikami, o ile bowiem łatwo można wytłomaczyć zły stan naszych dróg, to nie znajdujemy żadnego powodu, któryby usprawiedliwiał niesłychany brak poszanowania najprymitywniejszych przepisów drogowych, przez rozhukane i rozpanoszone furmanki.

Dalsze Etapy przez Berlin, Hannover, Venlo i Brukselę mijają spokojnie i bez przygód. Po drodze omal że nie mamy zderzenia z dzikiem, który obrał sobie niemiecką autostradę jako miejsce swych nocnych spacerów. Cudem i dzięki przytomności umysłu dzika (nie mojej) unikamy zderzenia, które mogło w niesławny sposób zakończyć nasz raid. Po drodze zachwycamy się uprzejmością i gościnnością Holendrów w Venlo, oraz przykro zdumiewamy się nieuprzejmością i brakiem wszelkiej organizacji w Brukseli.

Czwarta, najgorsza noc, zastaje nas we Francji. Starym, utartym zwyczajem montecarlowskim, błądzimy po wszystkich miasteczkach, niemogąc wśród potoków deszczu odnaleźć drogowskazów. Toteż na poszczególnych etapach w Reims, Dijon i Lyonie nadrabiamy tak niewiele, że niemamy czasu ani na odpoczynek ani na posiłek. Dopiero w Grenoble, piątego dnia nad ranem, udaje się nam przełknąć parę łyków czarnej kawy.

Ostatni etap z Grenoble do Monte Carlo podzielony jest na 5 odcinków górskich z których każdy musi być przebyty ze średnią 50 do 60 km/godz. Trasa prowadzi przez Alpy, obfituje w dość duże wzniesienia i spadki oraz posiada całą masę ostrych wiraży. Najtrudniejszy jest trzeci odcinek o długości 15 km. Na 130 wozów raidowych tylko 47 przebyło próbę tę bez punktów karnych, a między niemi także i nasz Opelek, który zrozumiawszy czego się od niego wymaga, ciągnął jak nigdy, a kochane nasze Stomile, których protektory po tej ciężkiej trasie wyglądały jak nowe, trzymały się na wirażach drogi jak przyklejone.

Na ostatnim odcinku, 40 km. przed metą, Zagórna, w naszych oczach, wyleciała skutkiem defektu hamulca z wirażu i rozbiła wóz. Tylko dzięki niebywałej przytomności umysłu kierowczyni, załoga wyszła z tej kraksy bez szwanku. Przystajemy na chwilę, aby stwierdzić że zawodniczka i pasażer są zdrowi


Rallye MONTE CARLO 1939
PP. Macek i Pajewski, pierwsi Polacy, którzy zdobyli nagrodę regulaminową Rallye Monte Carlo, stanowili załogę seryjnego samochodu
OPEL-OLYMPIA
montowanego w Zakładach „LILPOP, RAU i LOEWENSTEIN", S. A.
Po przebyciu całej trasy 3792 km. bez punktów karnych i defektów, osiągnęli pomimo ślizgawicy i trudnych warunków drogowych oraz silnej konkurencji wśród 129 zawodników
ŚWIETNY WYNIK
zdobywając V-te miejsce i nagrodę w kategorii II-ej
TALLIN
RYGA
KOWNO
KRÓLEWIEC
WARSZAWA
BERLIN
HANNOWER
VENLO
BRUKSELA
REIMS
DIJON
LYON
GRENOBLE
MONTE CARLO
A10-226
122
RALLYE MONTE CARLO
OPEL

i cali, natomiast maszyna jest tak rozbita, że o dalszej jeździe mowy być nie może.

Nie mogąc więc nic pomóc, ruszamy w dalszą drogę i przybywamy na metę z najwyższą możliwą ilością punktów dodatnich z trasy. Próbę zrywu i hamowania robimy w dobrym czasie, poczem wóz zostaje odstawiony do parku zamkniętego, my zaś udajemy się na zasłużony wypoczynek do łóżka.

Następnego dnia wóz zostaje zbadany przez komisję techniczną, która stwierdza, że wszystko jest w jaknajlepszym porządku. Przy obliczaniu prowizorycznych wyników, okazuje się, że mamy duże szanse na zajęcie piątego miejsca w naszej kategorii. Zależy to dopiero od próby górskiej, ale i tu udaje się nam zrobić dobry czas i utrzymać miejsce. Jesteśmy więc pierwszymi zawodnikami, startującymi w barwach Polski, którzy na Rallye Monte Carlo zdobyli regulaminową nagrodę. To też radość nasza jest duża, i dla zadokumentowania jej pada całonocne szaleństwo.

Na ten sukces z całej naszej ekipy zasłużył sobie najbardziej Opel. Nasz kochany staruszek, poza myciem, smarowaniem i zmianą oleju, wogóle nie wymagał żadnej opieki. Ot po prostu wsiadało się do środka, przyciskało starter i jechało. Bez najmniejszych usterek, wogóle prawie nie wiedząc, że mamy samochód, spokojnie i pewnie przebyliśmy na nim trasę i próby. To też wychodząc nad ranem z knajpy wyściskaliśmy i wycałowali to nasze wierne bydlę, a dobrze że nikt tego nie widział, bo by był przekonany, iż jesteśmy dobrze wstawieni.

Po raz pierwszy w dziejach Rallye Monte Carlo pada na pierwszym miejscu ex aequo. Dwa wozy Delahaye i Hotchkiss dzielą między sobą pierwszą nagrodę. Jest to wielkim sukcesem dla francuskiego przemysłu samochodowego i dla francuskich kierowców. Oba te wozy mają zresztą nie tylko identyczne czasy na próbie zrywu i hamowania i na próbie górskiej, lecz nawet ważą tę samą ilość kilogramów. Gdyby nie to, że już trzeci raz jestem na tym raidzie, i że trzeci raz stwierdzam, że cała impreza przeprowadzana jest w nadzwyczaj solidny i uczciwy sposób, możnaby przypuścić iż w tym ex aequo kryje się jakaś blaga. Pozatym w ogólnej klasyfikacji w pierwszej dziesiątce znajduje się jeszcze jeden Hotchkiss i same Fordy, z których najlepszy jest na trzecim miejscu.

Bellen i Pronaszko, najlepsi w ogólnej klasyfikacji z Polaków, znajdują się dopiero na 17-tym miejscu. Wynik ten, przy możliwościach Forda jest jednak nieco słaby. Aczkolwiek ekipa ta całą trasę przebyła w doskonałej formie, jednak na próbie zrywu i hamowania, przyzwyczajony do fiatowskiej skrzynki biegów, Pronaszko traci kilka sekund na znalezienie tylnego biegu w Fordzie, a słaby czas uzyskany przez Bellena na próbie górskiej, grzebie ostatecznie szanse Polaków na sklasyfikowanie się w pierwszej dziesiątce.

Jeszcze mniej zrozumiałą jest przygoda Mazurka. Zawodnik ten nadrobiwszy za dużo czasu, czeka na wjazd na metę w oddaleniu przeszło 20 km. myśląc że dzieli go od celu tylko dwa. I ta przygoda ma miejsce na szosie z Nicei do Monte Carlo, którą wszyscy znamy na pamięć. To też nawet dużym zmęczeniem załogi trudno jest błąd ten wytłomaczyć. Ktoś złośliwy powiedział, że „ekipa ta miała ręce i nogi, tylko głowy brakło". Nie pomogło świetne wykonanie próby zrywu i hamowania, oraz uzyskanie dos-

konałego czasu na próbie górskiej, na której Mazurek wykazał pierwszorzędną klasę kierowcy. Otrzymane za spóźnienie na metę punkty karne zrzuciły Chevroleta z 12 miejsca na 29 i odebrały Mazurkowi dzierżoną od lat dwuch palmę najlepszego polskiego montecarlisty.

Odwieczna walka w średniej klasie do 1,5 litra, pomiędzy Fiatem a Lancią, wygrana w zeszłym roku bezapelacyjnie przez Lancię (6 pierwszych miejsc pod rząd) przyniosła tym razem zwycięstwo francuskiej 1100-tce pod doskonałym kierowcą Gordinim. Co prawda to Fiatek ten mało przypominał seryjny samochód, ale i Lancie były wyposażone w rozmaite cuda. Drugie i trzecie miejsce zajmują dwie Lancie, czwarte Fiat, a na piąte wpycha się nasza Olympia, budząc tym niemałą sensację wśród fachowców.

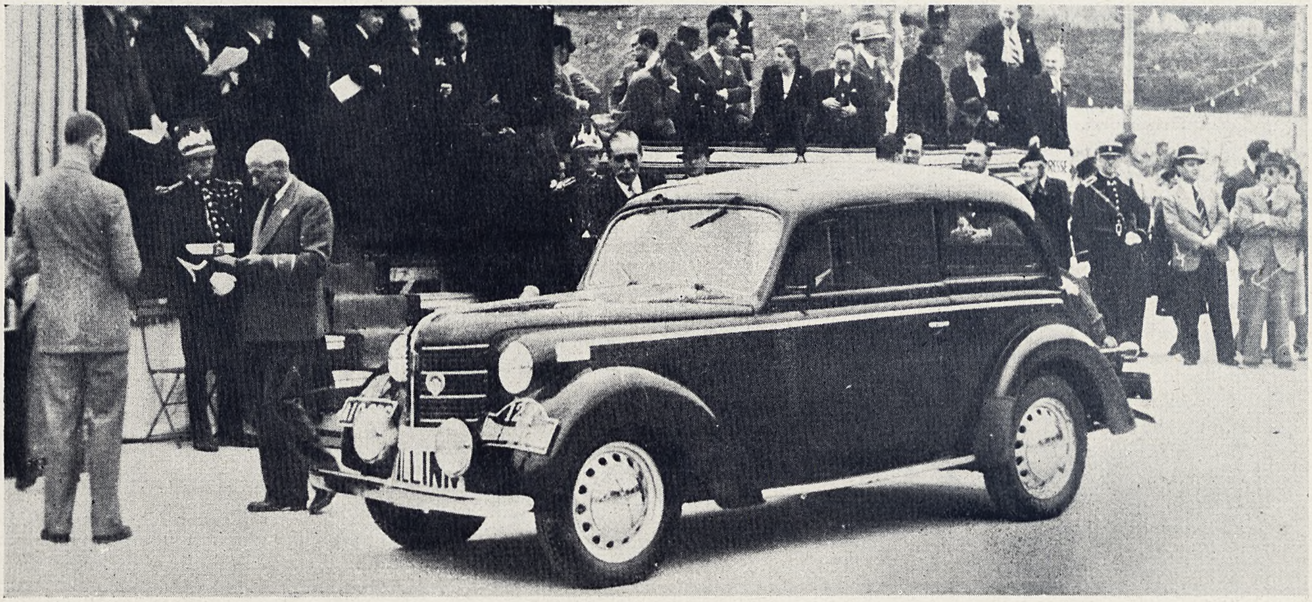
Borowik, który w tej klasie miał z Polaków najwięcej szans, zawiódł nasze nadzieje. Moim zdaniem już na trasie jechał niepotrzebnie za szybko, skutkiem czego Lancia po drodze wędrowała do warsztatów, a na próbie zrywu zjawiła się z przegrzanym silnikiem. To też przy hamowaniu silnik zgasł, a zapuszczenie go kosztowało kilka drogocennych sekund. Na dobitek Borowik, którego już od dłuższego czasu prześladuje pech raidowy, wyleciał na próbie górskiej z wirażu i wpadł do rowu. Udało mu się coprawda wyjechać i ukończyć próbę, stracił jednak przy tym masę czasu i uplasował się dopiero na 17-ym miejscu w swojej kategorii.

W najmniejszej klasie wozów do 750 cm. pierwsze trzy miejsca zajęły D. K. W. Idące w tej samej kategorii, jako jedyna konkurencja, popularne Simci, są o tyle słabsze, że na próbach eliminacyjnych nie mogły być ani przez chwilę groźne dla „Dekawek". Natomiast godnym pokreślenia jest sukces „Simek", z których, na 6 startujących 5 doszło do mety bez punktów karnych.

Ogólnie biorąc wynik zawodników polskich, słabszy coprawda niż spodziewaliśmy się, nie był najgorszy. Jeżeli weźmiemy pod uwagę trudne warunki naszego sportu samochodowego i fakt, że wszyscy jechaliśmy na samochodach seryjnych w konkurencji z najsilniejszymi ekipami fabrycznymi zagranicy, to nie mamy powodu do niezadowolenia z naszych rezultatów. W każdym zaś razie postanowiliśmy, popijając doskonałe wino na bankiecie, spotkać się tu znowu w przyszłym roku i poprawić o ile możności nasze dotychczasowe wyniki.



*Przed wyjazdem na start.*



*Opel otrzymuje nagrodę regulaminową.*

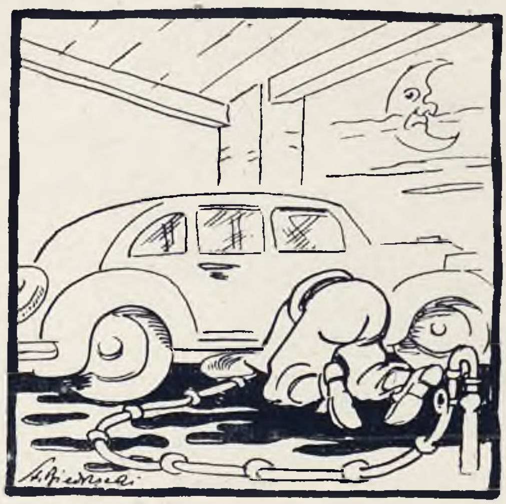
# A może się z tym zgodzicie...

## (dobre rady automobilisty)

*O czym pamiętać należy zawsze:*



1. Czy zbiornik benzyny nie jest pusty.
2. Czy poziom oliwy w silniku jest wystarczający.
3. Czy jest woda w chłodnicy.
4. Czy opony mają wystarczające ciśnienie.
5. Czy światła w wozie funkcjonują.
6. Czy narzędzia, koła zapasowe i dętki są w porządku.
7. Czy mapa samochodowa, dowody rejestracyjne i prawo jazdy są na miejscu.
8. Na postojach zostawiać wóz dokładnie zamknięty ze zgaszonymi światłami, a o ile zachodzi potrzeba, na ręcznym hamulcu a nie na biegu.
9. Kluczyki od garażu i motoru mieć w jednej pochewce skórzanej razem spięte.
10. Nie zostawiać kluczy w motorze.



*Myć wóz gruntownie.*

*Co przedłuża żywot samochodu:*

1. Regularne, pod ścisłą kontrolą, smarowanie wszystkich części podwozia, silnika, osi i nadwozia. Zmiana oliwy po określonej ilości kilometrów.
2. Natychmiastowa reperacja wszystkich najdrobniejszych zauważonych uszkodzeń bez odkładania do „okazji".
3. Systematyczne i gruntowne mycie wozu, o ile możności wieczorem przed zaschnięciem błota, szczególnie podwozia (szprycowanie hydrantem).
4. Usuwanie błota i kurzu z zewnątrz wozu. Co pewien czas systematycznie spolerować całą karoserię.
5. Co pewien czas oczyścić filtr powietrza, filtr oliwy, przepłukać chłodnicę i przepłukać silnik przy zmianie oliwy.



*Nie pozostawiać wozu na słocie.*

6. Co pewien czas wymyć podwozie, resory i silnik (zewnątrz) naftą.
7. Możliwie rzadko „majstrować" przy samochodzie samemu, a dawać wóz do całkowitego przeglądu w jednej ze stacji obsługi.
8. Unikać złych dróg. Raczej nadrobić kilkanaście kilometrów drogi, aniżeli jechać po piachach czy wybojach.
9. Jeździć równo, nie szarpać przy ruszaniu, nie ambalować silnika, zmniejszać szybkość na złej drodze, nie robić „christianii" na zakrętach (szkoda opon, kół i kierownicy). Przy jeździe po mieście nie nadużywać hamulców, w czas zmienić biegi, nie zmieniać raptownie szybkości z 50 klm na 10 klm/godz.
10. Dłuższą drogę rozliczyć pod względem czasu i rodzaju nawierzchni, aby się nie spieszyć i nie stawiać zbyt wysokich przeciętnych szybkości.

11. Po dłuższej jeździe nie gasić motoru odrazu, raczej niechaj przestygnie na wolnych obrotach stopniowo.

12. Nie pozostawiać, o ile możności, wozu na słocie, mrozie i na słońcu. W zimie używać mieszanek glicerynowych do chłodnicy i pokrowca (śliniaczka) na maskę.

13. Używać wozu stale, aby nie miał dłuższych przerw (kostnienie oliwy i rdzewienie części szkodliwe dla wozu).

14. Nie forsować wozu *nadmierną szybkością* (przegrzewaniami silnika i opon), *nierówną jazdą* (gwałtowne zrywy, nierówna praca silnika), *gwałtownymi ruchami* akseleratora, kierownicy, pedałów a zwłaszcza lewarka przekładni.

*Jak mówić „dzień dobry" wózkowi.*

1. Czułym a bacznym spojrzeniem obrzucić cały wóz zzewnątrz czy nie jest uszkodzony.
2. Zajrzeć pod podwozie czy jest czyste.
3. Po zapuszczeniu motoru zwolnić hamulec ręczny, podgrzać motor na małych obrotach, sprawdzić wszystkie wskaźniki i zegary.
4. Powoli wyprowadzić wóz z garażu, zrobić porządek „w mieszkaniu" samochodu, ułożyć wszystko na swoich miejscach, dokładnie zamknąć garaż.

*Co uprzyjemnia jazdę po mieście.*

1. Jazda w określonym celu a nie „szwędanie się".
2. Dobrze postawiony wóz na jezdni nie tamujący przejazdów i przejść.
3. Przestrzeganie zasady: „jezdnia dla pojazdów, chodnik dla pieszych". Miły uśmiech a nie dyskusja z popełniający błąd jezdnym czy pieszym.
4. Zaniechanie hałaśliwego sygnału, otwartego tłumika, rażącego światła reflektorów, gwałtownego zrywu wozu przy wyprzedzaniu, pakowania się w sam środek „korka" na jezdni.
5. Dostatecznie szybka i pewna jazda, aby nie tamować ruchu — prawidłowe sygnalizowanie wskaźnikami.
6. Najskrupulatniejsze przestrzeganie przepisów o ruchu ulicznym, chociażby najbardziej „nie życiowych".
7. Wszystkie damy z pieskami, niańki z wózkami, dzieci na hulaj nogach, roztargnieni, zaczytani i stuletni na jezdni powinni być z dużą dozą dowcipu traktowani jako „zwierzostan podlegający ochronie". Podjeżdżać śmiało i delikatnie brać na maskę wozu, poczem aplikować mały wykład nauki chodzenia.





*Pierwszeństwo dla dam.*

8. Otwierając drzwi samochodu uważać, aby nie uderzyć przechodniów. Nie stać na jezdni z lewej strony wozu.
9. Ruszając od chodnika na ruchliwej ulicy spojrzeć w lusterko, dać znać ręką i powoli wejść w główny nurt samochodów.
10. Dawać pierwszeństwo na jezdni tym, którzy mają trudniejsze zadanie do wykonania, względnie większy lub starszy od naszego wóz.
11. Pamiętać stale, że tramwaj, jako najgłupsze stworzenie nie ustąpi z drogi, że kobieta w 9 wypadkach na 10 cofnie się, że dżentelmen czekający na damę na rogu wąskiej ulicy prawdopodobnie zejdzie jedną nogą na jezdnię, a dorożka konna będzie zakręcała na środek jezdni, gdyż to jest jedyny sposób zemsty w stosunku do samochodu.

*Kiedy mamy radość z dalszej wycieczki.*

Istnieje szereg warunków gwarantujących powodzenie wycieczki, a więc: pogoda, piękne widoki i krajobrazy, miłe, wysportowane towarzystwo, idealny stan wozu, dobry nocleg i garaż, dobry aparat fotograficzny, wygodne ubranie, zamiłowanie do włóczęgi, pra-

widłowo jeżdżące wozy na szosie — no i........ umiejętność cieszenia się z drobnych przyjemności i duża doza odporności na małe niepowodzenia.

Spełnianie większości tych warunków zależy od nas, a zatym:

1. przed ruszeniem w drogę dokładnie sprawdzić wóz i narzędzia,



2. wystudiuj trasę tak, abyś ją znał na pamięć pod względem odległości i zgrubsza — krajobrazowym

3. zabierz z sobą poza mapą samochodową przewodnik po okolicy i mapę w skali 1 : 300.000.

4. nudziarzy, wygodnickich i pedantów, którzy muszą jadać o określonej godzinie staraj się zostawiać w mieście macierzystym. Unikaj zbędnego bagażu.



*W drodze udziel pomocy...*

5 kierując wozem miej obok siebie pilota (kogoś miłego), który pilnuje licznika, zegarka i skrzyżowań oraz wskazuje zbliżające się osobliwości przyrody czy zabytków,

6. nie obliczaj wyższej przeciętnej szybkości niż 45 — 50 klm/godz.

Zwalniaj na ładnych szlakach, wyrobisz czas na brzydkich odcinkach.

7. nie łącz wycieczki sportowo - krajoznawczej z konkretnym interesem. Odwiedzaj znajomych na prowincji tylko z konieczności, gdyż wyrwą ci cenny czas wycieczki na bridge'a czy też opowiadanie małomiasteczkowych plotek,

8. fotografuj i zdjęcia z odrysem mapki umieszczaj tylko w albumie zaraz po odbytej wycieczce,

9. w drodze udziel w napotkanym nieszczęśliwym wypadku pomocy. Może się ona okazać potrzebną i Tobie.

10. nie spiesz się na określoną co do minuty godzinę, a zdążysz zawsze,

11. nie słuchaj wskazówek pasażerów, sam prowadź maszynę, zgadzaj się na pewne



*Nie spiesz się.*

odchylenia trasy, gdyż zawsze coś nowego, ciekawgo zobaczysz.

*Przykazania w stosunku do znajomych.*

1. W oczach nieznajomych, niezamożnych urosłeś z chwilą nabycia wozu do rangi bardzo zamożnego człowieka, bogaci natomiast uważać cię będą za utracjusza. Nie mogą bowiem pogodzić się z myślą, że coraz więcej ludzi pracy kupuje samochody,

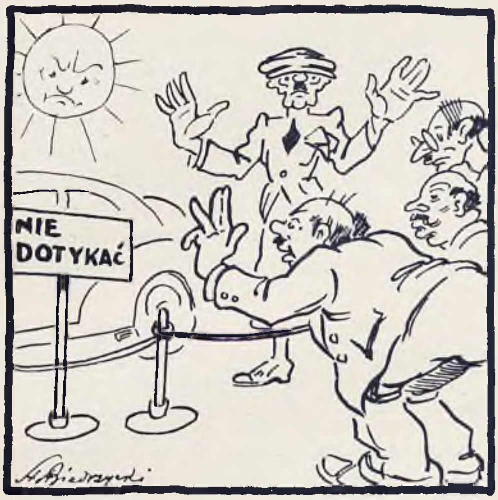
2. dla pragnących twego towarzystwa ustal taksę: do 100 klm drogi przejażdżka gratis, powyżej 100 klm. opłata benzyny w równych częściach,

3. nie zabieraj w drogę znajomych, którzy mają odwiedzić ciotkę w Radomiu, czy też obejrzeć majątek ziemski na 12 klm .drogi bocznej od szosy Warszawa - Lublin, choćby ci ofiarowywali nie wiedzieć jakie rozkosze pobytu u „miłych ludzi",

4. unikaj jednostronnych miłośników sztuki kościelnej, geologów, urbanistów, czy też zbieraczy ziela — zanudzą.

5. nie pożyczaj wozu, który jest do ciebie przywiązany z wzajemnością,

6. nie rozwóż w czteroosobowym wozie




sześciu pasażerów z zebrania towarzyskiego.

7. proś zawsze, aby znajomi oglądali wóz zdaleka i „nie głaskali" lakieru.

8. przy zmianie koła na szosie pasażerowie pracować powinni w pocie czoła, a ty dobrze dyryguj pracą.



9. przy udzielaniu informacyj co do kosztów utrzymania samochodu mów zawsze gorzką a istotną prawdę. *L. R.*




## RALLEY MONTE CARLO.

Gigantyczna impreza samochodowa — Rallye Monte Carlo zakończyła się przynosząc w rezultacie kilka wspaniałych sensacyj. Nad całą prawie Europą na szlaku raidowym śnieg, mróz — deszcz i mgła — zawodnicy okutani ciężkimi futrami dzień i noc przy kierownicy, walczyli z tymi trudnościami, by w dniu 21 stycznia stanąć na Jasnym Brzegu, zażyć słońca i ciepłej kąpieli morskiej.

Tegoroczny raid jako 18-ty z rzędu zgromadził na starcie 129 zawodników podzielonych na trzy kategorie. Jakkolwiek liczba zawodników nie była rekordową, niemniej jednak raid był bardzo atrakcyjny z uwagi na jego obostrzony regulamin, który wymagał od zawodników i samochodów większego wysiłku niż w poprzednich latach.

W raidzie tegorocznym mogły wziąć udział jedynie wozy turystyczne, seryjne, o karoseriach zamkniętych. Samochody podzielono na kategorie według pojemności cylindrów silnika. Wozy duże powyżej 1.500 cm. sześć. pojemności zaliczono do kategorii I-ej, wozy średnie o pojemności 750 do 1.500 cm. sześć. zaliczono do kategorii II-ej, a w końcu po raz pierwszy w tym roku wprowadzono kategorię III-cią, samochody małe do 750 cm. sześć. Zawodnicy mieli do wyboru osiem tras, wiodących ze wszystkich krańców Europy do Monaco. Przebycie każdej

z tych tras dało zawodnikom pewną ilość punktów i to o tyle więcej, im droga była trudniejsza.

Trasa z Aten (3.773 km) — 500 pkt. Z Bukaresztu (3.660 km.) i Tallina (3.792 km.) po 498 punkt. Z Palermo (4.091 km.) i Stawangeru (3.520 km.) po 497 pkt. Z John O'Groats (Szkocja 3.634 km.), z Umea (Szwecja 3.632 km.) po 496 pkt. Najsłabiej punktowany był Amsterdam (1.432 km.) 468 punkt. Punktacja ta niwelowała wszystkie różnice trasy równając szanse zawodników.

W raidzie tym startowały również 4 ekipy polskie, o których na innym miejscu pisze rutynowany montecarlista p. inż. Marek, który jako pierwszy Polak, zdobył w tym raidzie nagrodę regulaminową, zajmując piąte miejsce w kategorii II-ej.

W kategorii I-ej, pierwszą i drugą nagrodę uzyskały dwa wozy Hotschkiss i Delahaye przy czym zdobyły one jednakową ilość punktów we wszystkich próbach. Dalsze miejsca w I-ej kategorii oraz punktowane miejsca w drugiej kategorii zajęły wozy różnych fabryk, co w znacznej mierze zależało od przygotowania wozu oraz techniki kierowcy.

Zato w kategorii wozów małych pierwsze cztery miejsca zajęły popularne „Dekawki". Jest to pierwszy wypadek w Rallye Monte Carlo, by kolejne cztery miejsca w danej kategorii uzyskały wozy jednej i tej samej marki.

W kategorii tej, na 28 startujących wozów startowało aż 7 „Dekawek". Wszystkie raid ukończyły i wszystkie uplasowały się w pierwszej dziesiątce. Nie można tu w tym wypadku mówić o przysłowiowym szczęściu, ani o kwalifikacjach poszczególnych zawodników, gdyż rezultaty najwybitniej stwierdzają, że w tej klasie decydowała sama maszyna, jej niezawodność, zryw, moc silnika i nieporównane zalety drogowe, które umożliwiły osiągnięcie wysokich przeciętnych szybkości na oblodzonych drogach Szwecji lub śnieżnych zaspach Bałkanu i nie naraziły żadnego z kierowców na najmniejszy wypadek.

Zalety te nie stanowią dla nas żadnych rewelacyj, gdyż ostatnio uzyskane wyniki przez wozy „D. K. W." w imprezach krajowych udowodniły niezbicie, iż są one w swej kategorii bezkonkurencyjne.

Jednego możemy żałować, że w Rallye Monte Carlo nie brał udziału p. red. Sokopp, który na swej Dekawce w kraju odniósł już nie jeden sukces w bardzo trudnych warunkach terenowych. Przyjemnym jest fakt, że wyniki „Dekawki" osiągnięte w Polsce potwierdzone zostały raz jeszcze przez gi-

gantyczną próbę międzynarodową z udziałem najlepszych kierowców świata, ale przyjemniejszym byłby on, gdyby jedno z tych pierwszych czterech miejsc zajęła ekipa polska.

W kategorii III-ej:

1. miejsce Cornelius (Holandia) startował z Stawangeru.
2. miejsce p. Greta Molander (Norwegia) startowała z Aten.
3. miejsce p. G. Kowacs (Węgry) startował z Aten.
4. miejsce p. E. Muller (Niemcy) startował z Palermo.

### WPŁYW PROWADZENIA WOZU NA ZUŻYCIE OPON.

Wiadomo powszechnie, że sposób prowadzenia wozu i indywidualne cechy kierowcy, wywierają pewien wpływ na szybkość zużycia opon. Kierowca prowadzący wóz „twardo", a więc stosujący ostry zryw i hamowanie, biorący wiraże na gazie, zużywa opony szybciej niż kierowca prowadzący wóz ostrożnie — „miękko", dodający gazu i hamujący zwolna. Nikomu jednak nie przyszło na myśl zbadanie wpływu indywidualnych cech kierowcy na szybkość i stopień zużycia opon, z tego też powodu na związek pomiędzy sposobem prowadzenia wozu, a zużyciem opon, kierowcy nasi naogół nie zwracali uwagi.

Ostatnio jedna z amerykańskich wytwórni opon przeprowadziła wymowne doświadczenie w tym zakresie. Doświadczenie polegało na wypuszczeniu 36 wozów jednego typu i modelu, ogumionych w identyczny sposób, lecz prowadzonych przez 36 różnych kierowców. Trasa po której krążyły wozy doświadczalne była dla wszystkich ta sama, tak iż warunki w jakich zużywano na trasie opony zależały całkowicie od sposobu prowadzenia wozu. W rezultacie **najniższy kilometraż wyniósł 16.895 klm., najwyższy 59.872 klm.**

Dwie cyfry bardzo wymowne dla kierowców wozów i zmuszające do poważnych refleksji tym bardziej, iż automobilista prowadzący wóz „miękko" jest jednocześnie kierowcą najostrożniejszym.

### PRZYROST ILOŚCI WOZÓW OSOBOWYCH W NIEMCZECH W 1938 ROKU.

Rozwój motoryzacji w Niemczech jest rzeczywiście imponujący: w roku 1938 przybyło w Niemczech 222.770 wozów osobowych, różnych marek i różnego litrażu.

Ciekawe jest porównanie mocy silników w osiągniętym w 1938 roku przyroście wozów w Niemczech. Tak więc wozów:

| | |
|---|---|
| do 1 litra przybyło | — 30.754 |
| do 1.5 „ „ | — 98.823 |
| do 2 „ „ | — 31.751 |
| do 3 „ „ | — 42.364 |
| do 4 „ „ | — 8.343 |
| powyżej 4-ch „ | — 741 |

Wedle poszczególnych marek w 1938 przybyło wozów:



| marka | ilość wozów |
|---|---|
| Opel | 81.984 |
| Auto-Union | 82.173 |
| Mercedes-Benz | 20.889 |
| Ford | 17.376 |
| Adler | 15.467 |
| Hanomag | 7.607 |
| B. M. W. | 7.311 |
| Fiat | 7.389 |
| Hansa | 5.780 |
| Steyer | 4.184 |
| Stoewer | 1.111 |
| Maybach | 172 |

innych różnych marek poniżej 100 każdej marki.

W Polsce mieliśmy na 1 stycznia 1939 roku wszystkich wozów kursujących na drogach polskich, a więc samochodów, motocykli, ciężarówek i autobusów 54.009, w tym samochodów osobowych 24.550: przybyło w Polsce w 1938 r., pojazdów mechanicznych — 9.809; w tym wozów osobowych — 5.002.



*Z Walnego Zjazdu Ligi Drogowej. Przemawia Prezes Zarządu Głównego L. D. p. Stefan Tyszkiewicz. Prezydium Zjazdu: po środku p. wiceminister inż. A. Bobkowski, obok z lewej Jan hr. Potocki: od prawej: płk. dypl. Tadeusz Grabowski i wiceminister F. Świtalski.*

## ECHA ZJAZDU DELEGATÓW LIGI DROGOWEJ.

Jak wielkie zainteresowanie wzbudził w społeczeństwie tegoroczny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej, świadczy o tym nie tylko wielka ilość uczestników Zjazdu, ale również korespondencja napływająca do Ligi Drogowej w Warszawie. Zaledwie kilka dni dzieli nas od Zjazdu, a już w poszczególnych gminach zapadają uchwały co do zawiązywania spółek drogowych względnie odbywają się zebrania informacyjne, na których delegaci gminni L. D. propagują hasła ostatniego Zjazdu.

Poza tym z każdym dniem wzrasta ilość zarówno delegatów gminnych L. D. jak i członków Ligi Drogowej w szczególności gmin i Wydziałów Powiatowych. Są to oczywiste dowody realnych odgłosów, wywołanych intensywną akcją propagandową Ligi Drogowej.

## KOSZTY BUDOWY NIEMIECKICH AUTOSTRAD.

W roku 1938 na budowę autostrad w Niemczech wydatkowano okrągło 900 milionów reichsmarek.

Ogólne wydatki na budowę autostrad przekroczyły dotychczas 3,4 miliardów reichsm. Koszty te obejmują budowę oddanych już do użytku 3,062 klm. autostrad i 1,450 klm. znajdujących się w budowie na ukończeniu. Koszt budowy 1 klm. autostrady niemieckiej wynosi około 800.000 reichsm. Ilość robotników zatrudnionych w Niemczech przy budowie autostrad dosięgła w czerwcu 1938 roku 114.633 robotników.

## ROZWÓJ PRZEMYSŁU OPON KRAJOWYCH.

W roku ubiegłym rozpoczęła produkcja opon według licencji amerykańskiej „Seiberling" firma „Gentelman" w Łodzi. Opony te przeszły już próbę dróg polskich. W ciągu listopada i grudnia 1938 r. specjalny wóz ogumiony krajowymi oponami „Seiberling" jeździł po Polsce w promieniu 700 klm. od Łodzi. Na oponach tych doświadczalny wóz przebył w ciągu tych dwu miesięcy 25.000 klm., przy czym opony te zachowały prawie swój pierwotny stan. Nowej placówce w tak ważnej gałęzi produkcji polskiej, należy życzyć pomyślnego rozwoju, tymbardziej, że opony produkowane w Ameryce wedle licencji „Seiberling" uchodzą za bardzo dobre.

## PRODUKCJA ŚWIATOWA ROPY NAFTOWEJ SPADA. — W ROKU 1938 WYNIOSŁA 271,362.000 TON.

Aż do roku 1937 produkcja światowa ropy stale wzrastała, osiągnęła ona najwyższy poziom w 1937 r. wynosiła bowiem 280,973.000 ton.

Rok 1938 po raz pierwszy był świadkiem zmniejszenia się produkcji. Przyczyną tego spadku w rzeczywistości było zmniejszenie wydobycia ropy naftowej w Stanach Zjednoczonych A. P. i Meksyku. W Stanach produkcja spadła o 5 procent, w Meksyku o 29 proc. Na uwagę zasługuje wzrost produkcji w Kanadzie (o 150%), w Niemczech (o 28%), w Egipcie (o 29%), i w Indiach Brytyjskich (o 22%).

Porównanie produkcji ropy w latach 1937 i 1938 w różnych krajach wykazuje:

| Kraj | 1937 w tysiącach | 1938 ton |
|---|---|---|
| Stany Zjednoczone | 173,754 | 164,740 |
| Rosja | 28.397 | 29.300 |
| Venezuela | 27,732 | 27,740 |
| Iran | 10,330 | 10.000 |
| Indie Holenderskie | 7,189 | 7,300 |
| Rumunia | 7,147 | 6.600 |
| Meksyk | 6,751 | 4,800 |
| Columbia | 2,904 | 2,980 |
| Argentyna | 2.282 | 2,370 |
| Peru | 2.319 | 2,100 |
| Trynidad | 2,233 | 2,470 |
| Bahrein | 1.061 | 1.150 |
| Birmania | 1.083 | 1.060 |
| Borneo Brytyjskie | 793 | 893 |
| Kanada | 366 | 940 |
| Rzesza Niemiecka | 486 | 623 |
| Polska | 501 | 507 |
| Indie Brytyjskie | 298 | 363 |
| Japonia | 368 | 360 |
| Equador | 280 | 290 |
| Egipt | 170 | 220 |
| Inne kraje | 226 | 300 |
| Razem | 280,973 | 271,362 |

Polska zajmuje w produkcji 18 miejsce: nasza produkcja ropy wynosi 0,2% produkcji światowej.

**LOTERIA W ŚWIECIE I U NAS.**

Rozróżniamy dwa rodzaje loterii: loterię klasową i loterię numerową. Większość państw wprowadziła u siebie loterie klasowe, gdyż numerowa posiada pewne cechy gier hazardowych niechętnie przez rządy tolerowanych.

Włochy i dawna Austria posiadają loterię liczbową. W Turcji dochody z loterii są przeznaczone na zakup samolotów, we Włoszech na elektryfikację kolei. Argentyna, Niemcy i Panama przeznaczają pewną część wpływów na cele społeczne.

Anglia, Japonia i Ameryka nie posiadają loterii państwowych. Anglicy jednak grają na „Irish Sweepstake", grze irlandzkiej łączącej loterię z wyścigami. Amerykanie przesyłają blisko miliard dolarów rocznie do Irlandii, Kuby, Panamy i Francji, skupując poza tym losy loterii nielegalnych. Obliczono, że pół miliona mieszkańców Waszyngtonu wydaje rocznie 30 milionów dolarów na losy loteryjne. Obecnie prowadzone są w prasie dyskusje na temat wprowadzenia loterii państwowej.

O ile zamiar ten dojdzie do skutku, Amerykanie niewątpliwie zechcą się zapoznać z planem Polskiej Loterii Klasowej, jednej z najdoskonalszych w Europie.

Nie zadawalając się uzyskanym wysokim poziomem, polska Loteria Klasowa ciągle wprowadza nowe ulepszenia. Tak więc, ponieważ większość graczy życzy sobie zwiększenia ilości średnich wygranych, w planie 44 Loterii wprowadzono szereg zmian: podwyższono więc ilość wygranych 500 do 1000 złotowych; ogólną ilość wygranych powiększono z 80.000 na 82.500 (na sumę 25.987.800 zamiast dotychczasowej 25.200.000 zł.). W IV klasie będzie sześć wygranych po 75.000 zł. zamiast trzech, a zamiast wygranych dodatkowych wprowadzono 400 wygranych normalnych po 2,500 zł. Poza tym ustalono t. zw. wygrane dzienne na 10 i 20 tysięcy, zamiast dotychczasowych 5 do 20 tysięcy.

Z tych wzmożonych szans skorzystać może każdy, kto nabędzie los do pierwszej klasy czterdziestej czwartej Loterii. Ciągnienie rozpocznie się 23 lutego.

# KRONIKA KLUBOWA

## WYCIECZKI POLSKIEGO TOURING KLUBU NA WYSTAWĘ ŚWIATOWĄ DO NEW-YORKU.

Polski Touring Klub organizuje w czasie od 1 lipca do 15 sierpnia r. b. wycieczkę statkami polskimi: Piłsudskim i Batorym do New-Yorku na Wystawę Światową.

Udział w wycieczce wziąć mogą jedynie członkowie Polskiego Touring Klubu.

Cena wycieczki wynosi zł. 1.255. I obejmuje przejazd z Gdyni do New-Yorku i spowrotem. Koszt wyrobienia paszportu (indywidualnego) — zł. 60.—.

Na wydatki osobiste uczestnicy będą mogli wziąć kwotę do 150 dolarów.

Pobyt w Ameryce będzie trwał 26 dni; w czasie pobytu w Stanach przewidywana jest organizacja szeregu wycieczek, których wykaz mogą członkowie P. T. Klubu, otrzymać w Sekretariacie P. T. K., — Warszawa, Kredytowa Nr. 5.

Należność za wycieczkę można wpłacać ratami.

Termin zgłoszeń upływa w dniu 31 maja 1939 r.

Dla tych członków, dla których terminy odjazdu statków „Piłsudski" i „Batory" nie są dogodne P. T. Klub organizuje wycieczki transatlantykiem „Queen Mary".

Cena wycieczki wynosi 2.250 zł. i obejmuje przejazd statkiem z Gdyni do Londynu, pobyt dwudniowy w Londynie, (wraz z zwiedzaniem), przejazd statkiem Queen Mary z Southampton do New-Yorku klasą turystyczną, dwanaście dni pobytu w New-Yorku ze zwiedzaniem miasta oraz World's Fair, powrót z New Yorku do Havru, i przejazd II klasą z Havru przez Berlin, do granicy Państwa; pełne utrzymanie i hotele podczas trwania wycieczki.

Z wycieczką pojedzie kierownik, celem zapewnienia uczestnikom maksimum wygody.

6 lipca — odjazd z Gdyni,
10 lipca — przyjazd do Londynu,
12 lipca — odjazd z Southampton,
17 lipca — przyjazd do New Yorku,
29 lipca — odjazd z New Yorku,
4 sierpnia — przyjazd do Havre,
6 sierpnia — przyjazd do Zbąszynia.

Cena paszportu wynosi 100 zł.

Celem wyrobienia paszportu należy złożyć:

1) stary paszport lub dowód osobisty z poświadczonym obywatelstwem,

2) zezwolenie starostwa na wyjazd zagranicę — (zam. w Warszawie, tylko poświadczenie zamieszkania),

3) Dokumenty wojskowe (oficerowie rezerwy zezwolenie P. K. U. na wyjazd),

4) dwie fotografie.

Wizę amerykańską uczestnicy uzyskują sami.

Na wydatki osobiste można zabrać 50 dol. na osobę. Należność można wpłacać ratami.

Termin zgłoszeń upływa z dniem 31 maja 1939 r.

## REGULAMIN ZJAZDU ZIMOWEGO DO ZAKOPANEGO W DN. 24—26 LUTEGO 1939 R.

### Nazwa i data imprezy.

§ 1.

Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu organizuje w dniach 24—25 i 26 lutego 1939 r. Zimowy Zjazd do Zakopanego, z okazji II Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K.

### Uczestnicy Zjazdu.

§ 2.

W zjeździe mogą brać udział zrzeszeni automobiliści oraz niezrzeszeni, a wprowadzeni przez 2-ch członków Organizacyj Automobilowych.

### Zgłoszenia, wpisowe i termin zgłoszeń.

§ 3.

Zgłoszenia uczestnictwa dokonać można ustnie lub pisemnie. Zgłoszenia należy kierować do Sekretariatu P. T. K. Warszawa Kredytowa 5 (tel. 6-54-05), zapisy przyjmowane będą najpóźniej do dnia 20 lutego 1939 r. do godz. 15-tej. Wpisowe wraz z opłatą za plakietę wynosi zł. 12,— od samochodu. W dn. 26-go lutego 1939 r. w godzinach wieczornych, odbędzie się w Zakopanem bankiet dla uczestników Raidu Zimowego. Wszyscy uczestnicy Zjazdu mogą brać udział w bankiecie za dodatkową opłatą zł. 10,— od osoby. Zgłoszenia na bankiet przyjmowane będą łącznie z wpisowym do dnia 20 lutego br. Zgłoszenia na Zjazd przyjmowane będą również na mecie Zjazdu w Kuźnicach, za podwyższoną opłatą zł. 20,— od samochodu.

### Trasa Zjazdu.

§ 4.

Każdy uczestnik Zjazdu musi wykazać się przejechaniem najmniej 150 kilometrów, udokumentowanych meldunkami. Poświadczeń startu i meldunków udzielać mogą: a) władze organizacji samochodowych, b) policja, c) urzędy pocztowe, d) urzędy kolejowe, e) władze państwowe i samorządowe.

### Start i Meta.

§ 5.

Start do Zjazdu może się odbyć w dowolnym czasie i miejscu, jednak nie wcześniej niż w dn. 24. II. 1939 r. o godz. 8-ej rano.

Meta otwarta będzie w Kuźnicach w dn. 26 lutego 1939 r. od godziny 8.30 do 10,30 rano, przy czym samochody pozostają zaparkowane na miejscu do czasu ukończenia próby górskiej. Wszyscy uczestnicy Zjazdu otrzymują plakiety pamiątkowe.

### Obowiązki zawodników i pasażerów.

§ 6.

Zjazd ma charakter towarzysko-turystyczny. Uczestnicy powinni ściśle stosować się do obowiązujących w Polsce przepisów ruchu kołowego i odpowiadają osobiście za ich przekroczenie. Uczestnicy biorą na siebie całkowitą odpowiedzialność za szkody i wypadki tak w stosunku do kierowców, pasażerów, osób trzecich, jak i cudzej własności, oraz wszelkie koszty jazdy. Polski Touring Klub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej, jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania jazdy.

## WYCIECZKA SAMOCHODOWA NA WYSTAWĘ SAMOCHODÓW I MOTOCYKLI DO BERLINA.

Pięciodniowa wycieczka samochodowa, organizowana na Wystawę Samochodów i Motocykli w Berlinie przez Polski Touring Klub w dniu 1-go marca rb. budzi żywe zainteresowanie sfer samochodowych. Na wycieczkę tę zgłoszono już 20 wozów.

Liczba miejsc w wycieczce jest ograniczona. Informacji udziela Polski Touring Klub, Kredytowa 5, tel. 654-05.

## WYCIECZKA KOLEJOWA NA WYSTAWĘ SAMOCHODÓW DO BERLINA I NA TARGI LIPSKIE.

Polski Touring Klub, ze względu na duże zainteresowanie sfer automobilowych Wystawą Samochodów i Motocykli w Berlinie, organizuje wycieczkę kolejową, dostępną dla szerokich rzesz interesujących się rozwojem automobilizmu.

Wycieczka wyruszy z Katowic i po zwiedzeniu Wystawy samochodów i motocykli w Berlinie, uda się na Targi Lipskie. Informacji szczegółowych udziela Polski Touring Klub, Kredytowa 5, tel. 654-05.

## KRADZIEŻE AUT.

Szereg kradzieży aut, które ostatnio zanotowała prasa codzienna, połączone z wypadkami rozbicia wozów, które pozwoliły na ujęcie sprawców kradzieży, jednak spowodowało poważne szkody dla właścicieli wozów. Kradzieże te miały miejsce w niedalekiej stosunkowo odległości od strzeżonych postojów samochodowych Polskiego Touring Klubu.

Dziwić się należy lekkomyślności warszawskich automobilistów, którzy pozostawiają wozy bez nadzoru, choć funkcjonuje w Warszawie szereg strzeżonych miejsc postoju.

Parkingi strzeżone Polskiego Touring Klubu znajdują się:

1) Plac Marszałka Piłsudskiego, przed Hotelem Europejskim,
2) ul. Królewska, przed S. I. M.,
3) Plac Teatralny — wieczorowy.
4) Kredytowa, przy Marszałkowskiej,
5) Plac Napoleona.
6) ul. 3-go Maja,

W najbliższej przyszłości uruchomione zostaną parkingi na Placu Trzech Krzyży i Placu Małachowskiego.

---

„Delegatura P. T. Klubu w Starachowicach zorganizowała drugie z kolei Kursy Kierowców Samochodowych prowadzone przez Inż. Bolesława Froma z Warszawy. Zarówno ostatnie, jakotęż i poprzednie Kursy cieszyły się powodzeniem i w dn. 18.XII 1938 r. odbył się egzamin na prawo jazdy w wyniku którego wypuszczono 24 nowych kierowczyń i kierowców samochodowych i motocyklowych z których dwoje kupiło niezwłocznie nowe samochody, przyczyniając się do wzrostu miejscowego taboru samochodowego".

## ZAGADNIENIE PALIWA ZASTĘPCZEGO.

Zagadnienie paliwa zastępczego staje się coraz bardziej palące w Europie, wobec wzrastającego stale zapotrzebowania na benzynę, szczególniej w lotnictwie. Znamienny objaw notujemy: władze miejskie Paryża asygnowały 34 milionów franków na przystosowanie 1020 autobusów do napędu zastępczym paliwem: gazem drzewnym lub gazem świetlnym.

## ZBYT SZYBKA JAZDA
### naraża na straty właścicieli taksówek (?)

Właściciele taksówek w Warszawie wystąpili do władz, aby zredukowano maksymalną szybkość dla aut na ulicach miasta poniżej obowiązujących obecnie norm maks. 40 klm/godz.

Obniżenie tej szybkości pozwoli jakoby na zmniejszenie ilości wypadków na jezdni i zapewni bezpieczeństwo przechodniom, szczególnie w porze zimowej, gdy poślizgi są dość częste, a hamowanie wozu jest mocno utrudnione.

Wiele bowiem wypadków spowodowanych zostało przez wozy prywatne, które zachowując przepisowe normy szybkości, przy gwałtownym hamowaniu zarzucały na śliskiej jezdni powodując uszkodzenia innych wozów (najczęściej taksówek).

Ciekawe wystąpienie i ciekawe motywy świadczące o niezrozumieniu przeznaczenia wozu przez właścicieli taksówek.

---

## TREŚĆ NUMERU:



## CENY OGŁOSZEŃ:

| | |
|---|---|
| 1/1 strona okładki | 350 zł. |
| 1/1 strona ogłoszeń | 300 zł. |
| ½ strony ogłoszeń | 175 zł. |
| ¼ strony ogłoszeń | 90 zł. |
| ⅛ strony ogłoszeń | 50 zł. |

Ogłoszenia pism zagranicznych i tabelaryczne 20% drożej. Za zastrzeżenie miejsca — 25% drożej.

---



---

*Adres Redakcji i Adminstracji:* Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12565.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

*Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.*
*Prenumerata:* roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—

*Wydawca:* Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

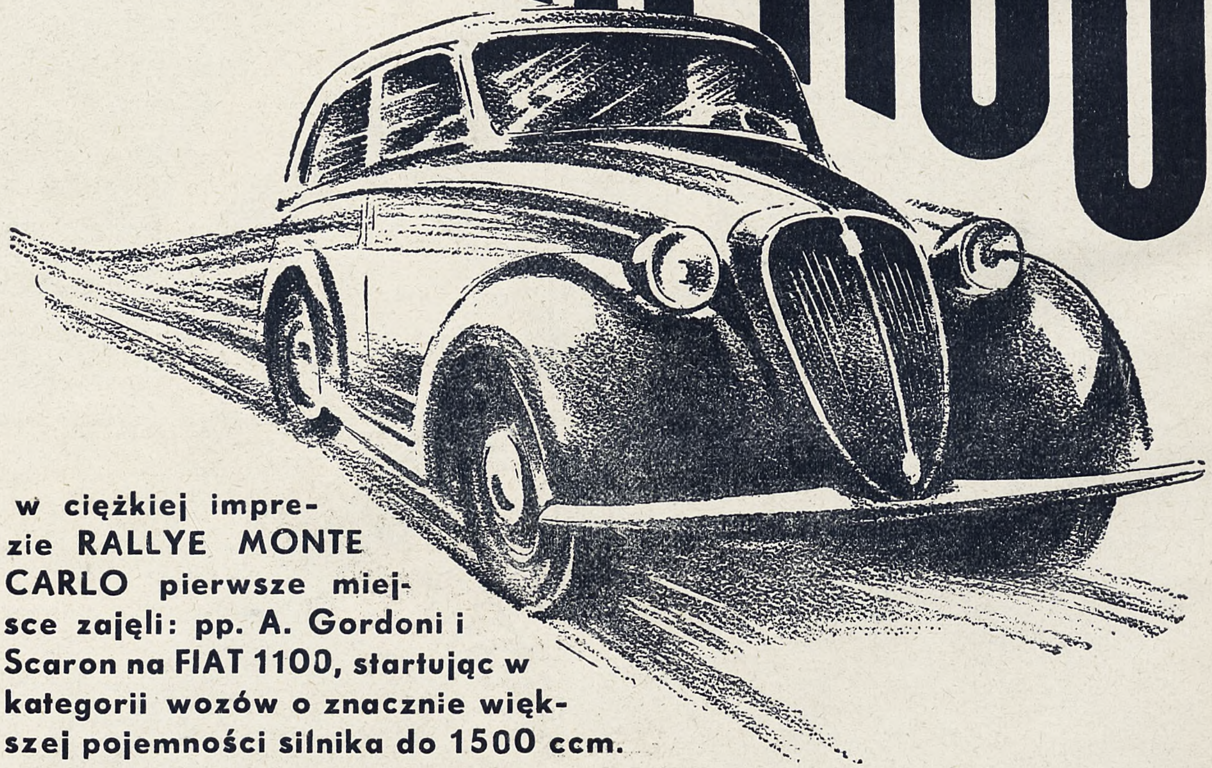
Druk. „Polska Zjednoczona" Warszawa, Nowolipie 2.

# RALLYE MONTE CARLO 1939

# PIERWSZY

przed licznymi samochodami światowych marek startującymi w kategorii 15000 ccm.

# FIAT 1100



w ciężkiej imprezie RALLYE MONTE CARLO pierwsze miejsce zajęli: pp. A. Gordoni i Scaron na FIAT 1100, startując w kategorii wozów o znacznie większej pojemności silnika do 1500 ccm.